FORMALISATION PAR ADOSSEMENT ET GOUVERNANCE DES TAXIS-MOTOS *TIAK TIAK* À DAKAR, ENTRE STATIONS ET PLATEFORMES

ANCHORED FORMALIZATION AND THE GOVERNANCE OF TIAK TIAK MOTORCYCLE TAXIS IN DAKAR: BETWEEN STATIONS AND PLATFORMS

BA Cheikh Abdoul Ahad Mbacké
Institut de Gouvernance territoriale et de Développement local (IGTDL), Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal
Cheikh25.ba@ucad.edu.sn

Résumé

Depuis la crise de la Covid-19, les taxis-motos, appelés « *tiak tiak* », sont devenus beaucoup plus nombreux à Dakar et offrent un service de proximité dans une ville saturée. Leur activité repose sur des stations informelles que l'État cherche à encadrer. Des plateformes numériques privées recrutent certains conducteurs. Les règles du secteur sont peu connues. Cet article présente les acteurs qui encadrent l'activité des *tiak tiak* et décrit l'intégration des opérateurs de plateformes. Il s'appuie sur une enquête menée en 2024 dans une quinzaine de stations, comprenant des observations, des entretiens, un recensement de 150 conducteurs et un questionnaire administré à 50 d'entre eux. Les résultats sont analysés à partir de recherches récentes sur la plateformisation du secteur. La régulation s'effectue à trois niveaux : les stations gèrent l'accès au travail et la solidarité entre conducteurs ; l'État contrôle les véhicules et les conducteurs, mais intervient peu sur le marché ; les opérateurs de plateformes contrôlent l'accès à la clientèle, les tarifs et les incitations, sans pour autant supprimer les arrangements informels dont ils dépendent. Nous appelons ce fonctionnement « formalisation par adossement ». Face à cela, les conducteurs évitent les applications, se regroupent et interpellent les autorités.

Mots-clés : Dakar, mobilité urbaine, taxis-motos, gouvernance des transports, plateformes numériques

Abstract

Since the Covid-19 crisis, the tiak tiak (motorcycle taxis) have really taken off as a means of local transport in such a congested capital as Dakar. They operate in what are effectively informal ranks, and the State is now attempting to bring some form of regulation to the sector. Private digital mobility platforms have also entered the market and have been on the hook for some of the drivers. There's very little clarity as to how the sector is actually being regulated. This article looks at the bodies in a position to regulate the tiak tiak and at the role of the platform operators. It's based on a 2024 survey of c.15 ranks, fieldwork, interviews, a census of 150 drivers, and a questionnaire of 50 of them. The findings are discussed in the light of recent work on the platformisation of the sector. There are three levels of regulation. The ranks themselves organize access to work and provide a certain amount of solidarity for the drivers. The State does regulate the vehicles and the drivers but does very little to regulate the market. The platform operators regulate access to the customer base, the fares and the incentives and do so without in any way replacing the informal arrangements on which they themselves are dependent. We term this 'formalization by leaning on informality'. In response, drivers have found ways to get around the apps, organize themselves, and appeal to public authorities.

Keywords: *Dakar, urban mobility, motorcycle taxis, transport governance, digital platforms*

1. Introduction

À Dakar, les taxis-motos, appelés « *tiak tiak* » (« vite, vite » en wolof), circulent maintenant souvent en ville. Au départ, ce mot désignait les livreurs à moto, apparus avec le commerce en ligne au début des années 2010. Plus tard, il a désigné le transport de personnes pendant la crise de la Covid-19 (2020-2021), quand certains livreurs ont commencé à prendre des passagers aux carrefours (E. DIATTA, 2024, p. 1-81 ; K. KEITA, 2026, p. 1-91). En 2015, les deux-roues motorisés assuraient environ 60 774 trajets chaque jour de semaine dans l'agglomération (Dakar, Guédiawaye, Pikine et Rufisque). Parmi ces trajets, 57 % ont lieu dans le département de Dakar, et près de 73 % se font à l'intérieur d'un même département. La moto sert surtout pour les courtes distances. Le principal trajet entre départements relie Dakar à Pikine et représente 17 % des déplacements. Les trajets vers Guédiawaye et Rufisque restent peu nombreux (SITRASS et CUREM, 2015, p. 212). Ce phénomène existe aussi dans d'autres villes du Sud, où les taxis-motos transportent des personnes depuis longtemps (E. DIATTA, 2024, p. 13-17). Dakar se distingue par la rapidité de cette évolution et l'arrivée en même temps des plateformes numériques de mobilité et des embouteillages.

Des entreprises privées exploitent ces plateformes à Dakar. Certaines *vienn*ent de l'étranger, comme Yango. D'autres, comme KAAY NU DEM (« allons-y ! » en wolof), sont sénégalaises. Ces plateformes permettent d'identifier les conducteurs, de suivre les trajets, d'afficher les tarifs et de payer en ligne. Cette situation pose des questions. Une plateforme sert à organiser des échanges de biens ou de services au sein d'un écosystème. Pour les transports urbains, elle relie les transporteurs, les clients et un opérateur de service. L'opérateur perçoit une commission et collecte des données sur les clients, les usagers et leurs habitudes de transport collectif. On peut alors se demander si la numérisation cherche à fixer une règle structurelle ou si elle vise seulement à capter la valeur économique créée par ces plateformes.

Les études sur l'informalité urbaine proposent un autre point de vue. Elles la voient comme une façon de fabriquer la ville, avec la présence des autorités, et non pas seulement comme un manque de règles (A. ROY, 2005, p. 147-158). Le transport artisanal à Dakar en est un exemple ancien. L'espace public y a longtemps servi de lieu d'échanges entre transporteurs, groupes professionnels, usagers, habitants et pouvoirs publics (P. TROMPETTE et al., 2024, p. 119-140). Les politiques de modernisation, centrées sur les grandes infrastructures, n'arrivent pas à intégrer le secteur informel (P. SAKHO et M. DIONGUE, 2024, p. 164-176).

Les analyses de ces travaux ont permis d'étudier les liens entre l'État et les organisations professionnelles du transport artisanal. Pourtant, la recherche a peu exploré l'arrivée d'opérateurs privés qui, grâce au numérique, transforment et fragmentent le marché. Les taxis-motos se multiplient rapidement à Dakar. Les habitudes de déplacement évoluent avec la modernisation et l'usage croissant du numérique. Le gouvernement sénégalais veut établir des règles pour ces nouvelles pratiques. En mars 2025, le directeur des Transports routiers a annoncé la préparation de deux décrets. L'un doit encadrer les applications de transport (*Yango, Heetch, Yassir, BKG Speed*). L'autre concerne la livraison à deux-roues. Il a justifié ce choix *en disant : « nous ne pouvons pas laisser ces activités se dérouler sans contrôle ni régulation »* (B. G. DIOP, 2025, en ligne). Les entreprises privées du numérique cherchent également à défendre leurs intérêts et à attirer des clients. Les mécanismes qui organisent cette dynamique restent encore flous et on ne sait pas vraiment si ce sont les stations, l'État ou les opérateurs de plateformes numériques qui contrôlent l'activité.

Dans une enquête de terrain précédente sur les lieux de stationnement des *tiak tiak* et la citadinité des personnes qui y travaillent, nous avons décrit ces stations comme des espaces où de jeunes travailleurs dispersés se retrouvent pour parler de politique. Cet article porte sur la gestion de ce secteur. Il cherche à savoir qui organise l'activité des *tiak tiak* à Dakar et comment l'arrivée des plateformes numériques modifie le rôle des stations, des conducteurs et de l'État. Nous voulons comprendre qui régule ce secteur et comment les opérateurs de plateformes interviennent. Nous pensons que ces opérateurs ne formalisent l'activité que sur certains aspects. Ils s'appuient sur le fonctionnement collectif des stations sans chercher à le remplacer, alors que la régulation publique passe davantage par l'échange avec les conducteurs que par des directives. Notre travail a deux buts. Sur le plan scientifique, il décrit comment les plateformes s'intègrent à un mode de transport artisanal africain encore peu étudié sous cet angle. Sur le plan socio-économique, il veut éclairer les choix de régulation d'une activité qui permet à de nombreux jeunes citadins en quête d'emploi de gagner leur vie à Dakar.

Après avoir décrit le terrain et le dispositif d'enquête, nous présentons les résultats concernant les lieux où les conducteurs de motos-taxis attendent les clients, la régulation publique et leur usage du numérique. Nous discutons ensuite ces résultats en nous appuyant sur les recherches sur l'informalité urbaine, le transport artisanal, la plateformisation et l'infrapolitique.

2. Outils et méthodes

2.1. Terrain d'étude : Dakar et son système de transport

L'agglomération dakaroise est située sur la presqu'île du Cap-Vert. Après les réformes territoriales, elle compte cinq départements : Dakar, Pikine, Guédiawaye, Rufisque et Keur Massar (tableau 1 et figure

1). Une grande partie de la population nationale vit dans une zone très réduite, ce qui met les infrastructures et les transports sous forte pression.

Superficie de la presqu'île du Cap-Vert	550 km²
Population, 1923 / aujourd'hui	35 000 hab. / environ 3,9 millions hab. (agglomération)
Axes routiers structurants	Autoroute à péage Dakar-Thiès ; Voie de dégagement Nord
Transports de masse récents	BRT (mise en service : mai 2024) ; TER (mise en service : 2021)
Report de la croissance urbaine	Pikine, Guédiawaye, Rufisque

Tableau 1 : Dakar, quelques repères d'échelle et d'aménagement

Source : ANSD, RGPH-5, 2023

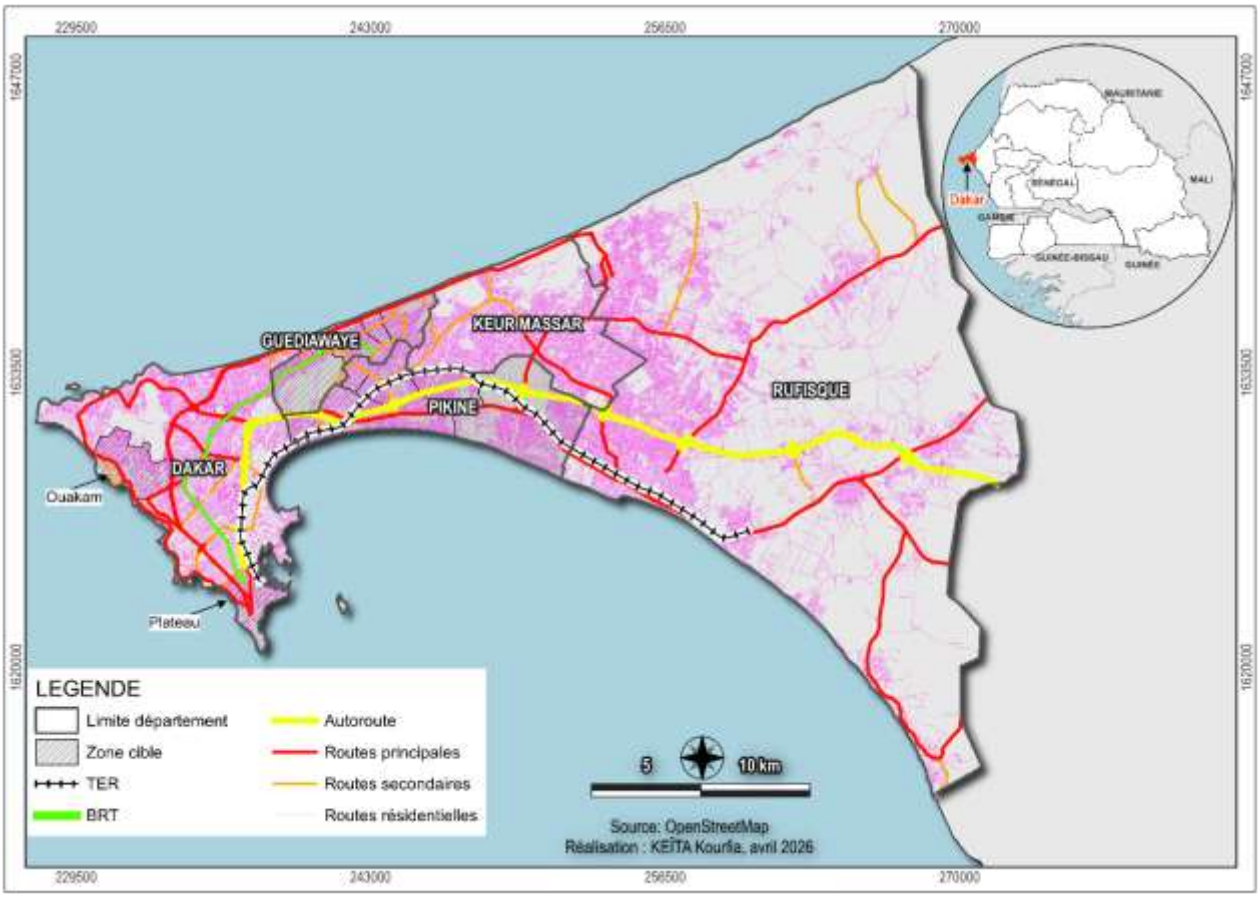


Figure 1 : Localisation de la région de Dakar, de ses départements et des grands axes de transport

Source : OpenStreetMap ; réalisation : K. Keita, 2026

Le système de transport à Dakar s'articule autour de plusieurs modes de déplacement. L'offre publique croise souvent le transport artisanal. Après l'indépendance, l'État a créé des entreprises publiques, comme la RTS, puis la SOTRAC en 1971. Mais ces sociétés ne couvrent pas tous les besoins ni toutes les attentes de la population. Les cars rapides, puis les minibus *Ndiaga Ndiaye*, prennent alors en charge une grande partie des trajets, surtout en périphérie. Les *Ndiaga Ndiaye* tirent leur nom du principal transporteur sénégalais, décédé en 2020. Issu du monde rural, il a d'abord conduit un taxi puis a géré plusieurs minibus. Son nom est devenu celui de ce véhicule (J. LOMBARD et C. VALTON, 2024, p. 23-59).

Le transport artisanal garde une place importante. Selon l'enquête EMTASUD de 2015, chez les usagers réguliers des transports publics âgés de 11 ans et plus, les minibus AFTU, issus de la professionnalisation du transport artisanal, sont cités dans 35 % des cas lorsqu'on additionne les deux modes qu'ils utilisent le plus souvent. Les cars rapides arrivent ensuite avec 21 %, suivis des taxis clandestins avec 17 %. Les minibus Ndiaga Ndiaye, les bus publics Dakar *Dem Dikk* (qui signifie « aller-retour » en wolof) et les taxis forment un autre groupe, moins cité, avec chacun entre 8 et 9 % des réponses (SITRASS et CUREM, 2015, p. 161).

L'opérateur public reste en retrait ici, au même niveau que les *Ndiaga Ndiaye,* mais derrière le transport artisanal. Après la crise des années 1980-1990 et l'ajustement structurel, l'État cesse d'exploiter la majeure partie du réseau et devient régulateur. Ce changement et la déréglementation de l'économie font apparaître de nombreux transporteurs privés et rendent l'informalité courante dans le secteur (J. LOMBARD et C. VALTON, 2024, p. 23-59). En 1997, l'État crée le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) pour organiser le secteur (RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL, 1997, p. 181), puis la société publique Dakar *Dem Dikk* remplace la SOTRAC (Société de Transport du Cap-Vert). Depuis les années 2010, la modernisation progresse avec de grandes infrastructures, telles que le Train express régional (TER) (2021) et le Bus Rapid Transit (BRT) (2024). Leur lien avec le transport artisanal reste à définir (P. SAKHO et M. DIONGUE, 2024, p. 164-176 ; P. TROMPETTE et al., 2024, p. 119-140). Les *tiak tiak* occupent les espaces libres dans ce système. Ils assurent toujours les derniers kilomètres entre les gares du TER ou les arrêts du BRT et les quartiers éloignés, et relient les quartiers aux lieux de travail que les grands transports ne desservent pas toujours.

2.2. Méthodologie de l'enquête

Ce travail repose sur une enquête menée à Dakar en 2024 avec E. Diatta et F. Lefebvre, utilisant des méthodes qualitatives et quantitatives. Pour la partie qualitative, nous avons observé directement une quinzaine de stations de *tiak-tiak* entre mai et août 2024. Nous avons aussi mené une vingtaine d'entretiens informels, seuls ou en groupe, en *wolof* et en français, ainsi que douze entretiens semi-directifs enregistrés puis retranscrits. Les conducteurs, qui avaient peu de temps pour de longs entretiens, ont été rencontrés pendant leur temps d'attente. Certains entretiens étaient courts, parfois sous forme de récits ou de récits de vie. Ce format informel, adapté aux lieux de travail ouverts, permet aux personnes de parler plus librement qu'avec un entretien enregistré et guidé, mais il n'offre pas les ouvertures qu'offre un guide d'entretien (P. BRUNETEAUX et C. LANZARINI, 1998, p. 157-180).

La partie quantitative repose sur un recensement initial de 150 conducteurs, réalisé sur les sites analysés. Un échantillon de 50 conducteurs a ensuite été sélectionné. Ces conducteurs ont rempli un questionnaire sur *KoboToolbox*. Il portait sur leur *profil*, leur *relation à la moto*, *leurs revenus*, *leurs horaires de travail* et *leur situation vis-à-vis de la réglementation*. Les sites ont été choisis pour leur fréquentation et leur emplacement sur les grands axes de transport, tels que le corridor du BRT, le TER ou l'autoroute. On compte la gare TER de Thiaroye, le BRT de Dalal Jamm, le Golf Sud, plusieurs points des Parcelles Assainies (Case Ba, Croisement 22, Patte d'Oie), Colobane, Petersen et Pompier. Ces sites couvrent les abords des infrastructures de transport collectif, tels que les carrefours de quartier, dans des quartiers centraux et périphériques. Ils ont été visités de jour comme de nuit pour observer les variations d'activité et les rythmes urbains (L. GWIAZDZINSKI, 2021, p. 353-361). Les lieux utilisés comme stations ont été géolocalisés et cartographiés à l'aide de QGIS et d'ArcGIS Pro, à partir des données de la Geobase Sénégal et d'OpenStreetMap (figure 2).

La quatrième partie analyse les résultats de cette enquête à l'aide de recherches récentes sur le secteur, y compris une enquête menée en 2026 à Dakar auprès d'environ 30 personnes. Ces personnes sont des conducteurs, des agents de la Direction des transports terrestres, des représentants syndicaux et des opérateurs de plateformes. Cette enquête s'inscrit dans le cadre d'un mémoire de master portant sur les plateformes numériques (K. KEITA, 2026, p. 1-91).

2.3. Analyse des données

Nous avons analysé les entretiens et les carnets de terrain selon les thèmes identifiés. Nous avons visité plusieurs lieux pour voir sur place comment les stations sont organisées, comment les conducteurs passent à tour de rôle, comment ils parlent aux clients, la sécurité routière, et comment ils utilisent leur téléphone et les applications. Nous avons observé à différents moments, de jour comme de nuit. Nous avons noté ces observations dans des carnets, puis ajouté des photos et la géolocalisation des lieux. La grille de codage, fondée sur notre hypothèse, couvre ces thèmes : le *fonctionnement, les règles sociales et l'agentivité (*A. GIDDENS, 1987, p. 57*) des stations* et *des groupes de conducteurs* ; *le contrôle exercé par les autorités* et les r*elations avec elles* ; et l'*usage du numérique ainsi que les réactions des conducteurs*. Nous avons utilisé des statistiques descriptives pour analyser les réponses au questionnaire. Nous avons comparé les entretiens, les observations et les données chiffrées. Nous avons anonymisé les citations : chaque personne interrogée est identifiée par un numéro, son lieu de travail et l'année de l'entretien.

3. Résultats

3.1. Stations et gouvernance informelle

Les *tiak tiak* se regroupent dans des stations situées à des points clés de la ville (figure 2). Leur emplacement suit les déplacements et les horaires des habitants, et non les frontières des quartiers. On distingue trois sortes de stations. Les stations de rabattement, situées près des transports en commun, font le lien entre les grands axes et les quartiers desservis par ces transports. Aux gares TER de Thiaroye et de Colobane, les chauffeurs attendent que les passagers descendent du train. Au terminus BRT de Petersen, ils conduisent les usagers vers les bureaux du centre-ville, que les transports collectifs desservent mal.

Les stations de carrefour concentrent les flux et les horaires des principaux points de passage en ville. Le rond-point de Colobane regroupe un marché, une gare routière, l'autoroute et une gare du TER. Beaucoup de conducteurs s'y retrouvent (photo 1). Les stations de proximité sont situées près d'un équipement du quartier, comme un supermarché à Golf Sud (photo 2), une station-service à Croisement 22 ou l'hôpital *Dalal Jàmm (qui signifie « bienvenue » en wolof)*.

Quel que soit leur type, beaucoup de stations se trouvent sous les autoponts, comme à Case Ba (photo 3), à Pompier ou au rond-point Seras de Pikine (photo 4), à l'abri du soleil et de la pluie. Elles ont toujours lieu sur un espace public, parfois sans autorisation, de façon ponctuelle, durable, tactique ou, selon le cas, temporaire. La station se situe sur un trottoir, dans un endroit délaissé, sous un autopont ou sur un bas-côté. Cette occupation donne au groupe une première ressource : elle offre aux conducteurs un point fixe où les clients peuvent les reconnaître et se retrouver entre deux courses. Mais cette situation reste précaire. À *Dalal Jàmm*, sans abri, les conducteurs attendent en plein soleil ; au rond-point SERAS (Société de gestion des abattoirs du Sénégal), la station est souvent vide les jours de combat, car les conducteurs craignent les agressions et les vols de motos. Les photos 1 à 4 illustrent cette diversité d'implantation. À *Colobane* (un marché et un nom de lieu au Sénégal), par exemple, les motos sont à côté des taxis, des minibus et des étals du marché ; à Golf Sud, elles stationnent en file le long du trottoir, devant les commerces ; à Case Ba et à Seras, elles se regroupent sous les autoponts, à l'écart de la route.



Figure 2 : Localisation des stations de *tiak tiak* enquêtées en 2024 et des principaux axes de transport

Source : enquête de terrain, 2024 ; réalisation : C. Ba, E. Diatta, F. Lefebvre, 2026



Photo 1 : Station de carrefour au grand rond-point de Colobane

Source : E. Diatta, 30 octobre 2024



Photo 2 : Station de proximité à Golf Sud

Source : E. Diatta, 29 octobre 2024



Photo 3 : Regroupement de *tiak tiak* sous l'autopont de Case Ba

Source : E. Diatta, 29 octobre 2024



Photo 4 : Station sous le pont du rond-point Seras, à Pikine

Source : E. Diatta, 30 octobre 2024

Les stations rassemblent une main-d'œuvre jeune et en fort renouvellement (tableau 2). Parmi les cinquante conducteurs interrogés, plus des trois quarts ont moins de 30 ans et près d'un tiers exercent depuis moins d'un an. Un peu plus de la moitié sont originaires de la région de Dakar, près d'un tiers viennent d'autres régions du Sénégal (Kaffrine, Thiès, Fatick, Kaolack) et 16 % sont étrangers, principalement guinéens. Les niveaux d'instruction sont hétérogènes : 30 % ont suivi un enseignement religieux, 34 % ont atteint le secondaire et 8 % le supérieur. Le rapport à l'outil de travail distingue deux statuts. Près des deux tiers des conducteurs sont propriétaires de leur moto, achetée le plus souvent grâce à une épargne antérieure ou à un prêt d'un proche, pour environ 400 000 FCFA à l'état neuf. Les autres sont « embauchés » : ils versent chaque jour, sauf le dimanche, une somme comprise entre 2 500 et 3 000 FCFA au propriétaire, selon un accord oral dont le montant varie en fonction de la concurrence. Le métier constitue la principale source de revenus pour 78 % des enquêtés, et 58 % déclarent gagner entre 100 000 et 150 000 FCFA par mois.

Caractéristique	**Modalité**	**Part (%)**
Âge	18 à 25 ans	46
	25 à 30 ans	30
	30 à 40 ans	18
	40 ans et plus	6
Origine	Région de Dakar	52
	Autres régions du Sénégal	32
	Étranger (principalement Guinée)	16
Ancienneté dans le métier	Moins d'un an	32
	1 à 3 ans	48
	4 à 6 ans	20
Statut vis-à-vis de la moto	Propriétaire	64
	Embauché (versement journalier)	36
Revenu mensuel déclaré	50 000 à 100 000 FCFA	28
	100 000 à 150 000 FCFA	58
	Plus de 150 000 FCFA	14
Horaires	Jour et nuit	74
Conformité	Sans permis de conduire	48

	Sans assurance	82
	Port régulier du casque	76
	Ne paient pas les taxes locales	92

Tableau 2 : Profil et conditions d'exercice des conducteurs enquêtés (n = 50)

Source : questionnaire, enquête de terrain, 2024

Ces stations servent aussi à établir des règles. Trois systèmes organisent la vie du groupe. Le premier porte sur le droit d'entrée, c'est-à-dire l'accès au marché. Dans certaines stations, il faut payer ce droit, parfois jusqu'à 25 000 FCFA. À la gare TER de Colobane, les conducteurs parlent aussi d'un versement de 2 500 FCFA à la caisse commune. Cette caisse aide en cas d'accident, de panne ou de problème personnel d'un membre. Elle sert d'assurance mutuelle dans un métier sans protection sociale, où 82 % des conducteurs n'ont pas d'assurance. Le deuxième système est la tontine. Chaque membre verse une cotisation chaque jour ou chaque semaine, selon ses moyens. Un tirage au sort désigne, à chaque tour, celui qui reçoit la somme, jusqu'à ce que chacun en ait bénéficié. Le troisième concerne l'organisation du travail. Les passagers sont pris en charge à tour de rôle pour partager les gains, et les conducteurs les plus anciens veillent au respect de cet ordre et décident de qui peut entrer. L'ancienneté sert de statut. Elle donne le droit de fixer la règle et de la faire respecter.

Ces règles régissent l'offre sur place et limitent les actions des membres. La station choisit qui entre et gère le tour de rôle. Cela limite la concurrence entre les membres et permet de partager les gains, parfois de manière plus équitable. Le tour de rôle connaît des exceptions. Certains conducteurs paient un abonnement mensuel pour conduire des clients réguliers, et la solidarité se poursuit parfois en dehors de la station.

Quand une moto tombe en panne sur la route, un collègue pousse, à pied, celle du conducteur bloqué, tout en roulant, jusqu'au mécanicien le plus proche. On appelle ce geste « *ték tankk* » en wolof. À *Dalal Jàmm,* un hôpital public, des conducteurs s'organisent pour transporter gratuitement des personnes en difficulté. Ces règles restent fragiles. La concurrence continue. À Thiaroye, les conducteurs présents essaient d'attirer les clients le plus vite possible. À Colobane, des tensions éclatent autour des meilleurs emplacements. La mairie ne reconnaît pas les stations et, pour la plupart, elles n'existent que depuis peu. Leur autorité dépend de l'accord entre les conducteurs et de la pression du groupe, sans l'appui des institutions.

Les conflits liés à l'accès en témoignent :

Il faut donner 2 500 FCFA à la caisse commune. Certains ne comprennent pas et refusent de payer. Ils veulent arrêter le bus, ce qui entraîne des disputes. Parfois, on appelle les gendarmes du TER.

Cet extrait montre où s'arrête l'autorégulation. Quand des gens discutent de la règle commune, les conducteurs n'arrivent pas toujours à la faire respecter et demandent l'aide d'une autorité, ici, les gendarmes responsables de la sécurité du TER. Devoir appeler la force publique pour faire respecter une règle informelle montre que ces deux systèmes se croisent. La station décide de ses règles, mais elle dépend de la tolérance et de l'action des agents de l'État.

Le niveau d'organisation varie selon les stations. Certaines sont plus structurées. À Grand Dakar, les conducteurs ont créé une association qui aide ses membres à obtenir la carte grise, l'assurance et le permis de conduire. L'association distribue également des gilets numérotés et fournit un numéro *WhatsApp* commun (photo 5). À la gare TER de Thiaroye, les conducteurs portent également des gilets orange. Ces gilets permettent aux clients et à la police d'identifier chaque conducteur. L'association fait office d'intermédiaire entre ses membres et l'administration. Elle les aide à rester en règle et leur offre une visibilité commune. Les conducteurs lancent ainsi une forme de formalisation à partir du terrain. À l'échelle de la station, l'accès au travail, l'entraide et la discipline entre collègues se jouent au quotidien. L'organisation du groupe influence aussi, comme on le verra plus loin dans l'article, la manière dont les conducteurs se positionnent face à l'État.



Photo 5 : Un chauffeur de Grand Dakar porte le gilet de l'association nationale des livreurs *tiak tiak* du Sénégal.

Source : C. Ba, E. Diatta, F. Lefebvre, 2024

3.2. Un État qui encadre les véhicules sans pour autant réguler le marché

Au moment de l'enquête, les autorités hésitent entre laisser faire et contrôler. Comme il n'y a pas suffisamment d'offres officielles, elles laissent l'activité se poursuivre si les règles de base sont respectées. Elles ne demandent pas de licence, mais vérifient le permis, l'assurance, la carte grise et le port du casque. Elles limitent aussi la circulation sur certaines routes. Elles connaissent mal ce secteur. Lors de l'enquête, la Direction des transports terrestres a indiqué ne pas disposer de données sur les *tiak tiak*, considérés comme informels.

Il existe un réel décalage entre ces règles et la situation des conducteurs. Parmi eux, 48 % n'ont pas de permis. 82 % n'ont pas d'assurance. 92 % ne paient ni la taxe de circulation ni le droit de stationnement, souvent parce que ces taxes ne sont pas perçues dans certains quartiers. Le port du casque est plus fréquent. 76 % des conducteurs en portent un régulièrement. Mais les trois quarts ne donnent pas de casque à leurs passagers, qui le refusent souvent. Les conducteurs expliquent qu'ils ne respectent pas les règles en raison du coût des documents et de la lenteur des démarches. Se mettre en règle reste une dépense que leur travail ne couvre pas toujours.

Au quotidien, les conducteurs rencontrent la police lors des contrôles. Ces contrôles entraînent des amendes et, parfois, la saisie de la moto. La plupart des personnes interrogées considèrent ces contrôles davantage comme des paiements informels que comme une forme de régulation. Le montant dépend de l'endroit où le problème est réglé.

C'est le problème avec les policiers. Ils t'arrêtent et tu dois payer 3 000 FCFA tout de suite pour récupérer ta moto. Si tu ne paies pas, ils emmènent la moto au poste et tu dois payer 6 000 FCFA. Tu ne peux rien faire, même si tu as tous les papiers qu'ils demandent. (Conducteur 2, Parcelles Assainies, 2024)

Ce témoignage donne un barème qu'on peut tenter de comprendre. Régler sur place coûte deux fois moins cher que d'aller au poste pour récupérer la moto. Là-bas, il faut payer une amende de 6 000 FCFA. Avoir les papiers ne protège pas contre le prélèvement, ce qui rend la mise en conformité moins intéressante pour les conducteurs. Le contrôle devient alors une transaction sociale ou culturelle à Dakar, et non une sanction. Cela réduit directement les recettes de la journée et suscite une méfiance durable envers les agents du service public. La présence de l'État sur le terrain ne signifie donc pas qu'une règle commune s'applique. Il existe plutôt une série d'arrangements négociés au cas par cas.

L'action publique vise surtout les conducteurs et leurs outils de travail, tels que le permis de conduire, l'immatriculation, le port du casque et le droit de circuler. Elle a peu d'impact sur l'accès au marché, les prix ou les relations entre conducteurs et propriétaires de motos. Ces relations reposent sur des accords oraux et sur une certaine autonomie. Pourtant, ces aspects ont une incidence sur les conditions de travail de plus d'un tiers des personnes interrogées. Les stations où des accords privés et familiaux

règlent ces questions. Sous ces règles strictes, les conducteurs réagissent de deux façons. Certains évitent les contrôles en partageant leur position pour prévenir leurs collègues. D'autres cherchent une reconnaissance politique et administrative. Beaucoup veulent créer un syndicat pour les représenter :

« S'il y a des syndicats, il n'y aura pas de problèmes. Tout sera bien organisé. Ils feront tout pour nous protéger. Ils demanderont qu'on porte des casques, des chaussures fermées, et d'autres équipements. Ce sera pour notre bien. » (Conducteur 3, Parcelles Assainies, 2024)

Ici, on voit le syndicat comme une structure qui organise et protège, et pas seulement comme un outil pour formuler des revendications. Le conducteur relie la représentation collective à des règles de sécurité, telles que le port du casque ou des chaussures fermées, qu'il juge utiles. Les conducteurs eux-mêmes demandent donc des règles, à condition qu'une organisation les défende. Cela ressemble à ce que fait l'association de Grand Dakar, qui aide déjà ses membres à obtenir leurs papiers. Cette volonté repose sur leur capacité à se mobiliser, déjà démontrée. Les conducteurs ont participé aux manifestations de mars 2021, on leur demande souvent d'accompagner les convois lors des campagnes électorales, et ils ont escorté Ousmane Sonko et le Président Bassirou Diomaye Diakhar Faye à leur sortie de prison en mars 2024. Les acteurs politiques reconnaissent ainsi leur force en tant que groupe organisé, mais cela ne leur a pas encore valu une place au sein des instances du secteur.

Pour les conducteurs, l'État reste surtout une contrainte à éviter et un acteur à convaincre, plutôt qu'un régulateur du secteur. Les stations organisent le travail. L'État contrôle les véhicules et les conducteurs. Pour l'instant, aucune institution publique ne s'occupe des questions économiques du secteur.

3.3. Des outils numériques modernes entre appropriation collective et premières plateformes

Le numérique fait déjà partie de l'organisation des stations. Cette habitude vient en partie de l'origine du métier. Les premiers *tiak tiak* étaient des livreurs pour le commerce en ligne. Pendant l'enquête de 2024, les conducteurs utilisaient souvent des groupes *WhatsApp* pour trois raisons. Ils partagent les informations sur la demande en signalant les zones où elle est forte. Ils échangent aussi sur les problèmes liés aux applications de mobilité et sur les moyens de les contourner. Ils élargissent aussi la station au-delà de ses limites physiques. Un conducteur en course reste lié au groupe par l'esprit et la communauté. À Grand Dakar, le numéro *WhatsApp* commun de l'association sert également de point de contact unique et offre de la visibilité auprès du public. Les collectifs adoptent ces pratiques, les organisent selon leurs propres règles et en conservent le contrôle.

Les plateformes de mobilité arrivent sur le marché en même temps. Les applications *Yango* et *Yassir*, au départ réservées aux voitures, proposent désormais aussi des deux-roues, notamment pour la livraison. Certains conducteurs s'en servent pour trouver plus de clients et réduire le temps d'attente entre deux courses. *Yango* guide l'activité avec un système de bonus qui dépend du nombre de courses faites chaque jour, sur une plage horaire variable, souvent entre 9 h et minuit. La prime va de 1 000 FCFA pour 10 courses à 4 000 FCFA pour 16 courses, puis à 20 000 FCFA pour 24 courses (selon nos contacts sur le terrain). Ce barème très progressif incite les conducteurs à prolonger leur journée de travail. Certains disent gagner ainsi 20 000 FCFA par jour. L'opérateur joue donc déjà un rôle de régulation. Il fixe les tarifs et choisit les horaires et les durées de travail grâce à des incitations algorithmiques.

Les conducteurs n'ont pas tous le même avis sur les plateformes. Beaucoup estiment que l'application ne paie pas assez pour certaines courses. Ils disent surtout qu'ils ont perdu leur liberté. Ils ne peuvent plus fixer leurs tarifs ni négocier les prix avec les clients. Certains utilisent l'application pour gagner leur vie. D'autres pensent qu'elle fait baisser les tarifs du métier. Le vrai problème reste le droit de fixer les règles de l'échange, que le conducteur et le client négociaient auparavant, sous le regard du groupe.

Les usages numériques ont donc deux effets. Ils servent de base d'organisation aux opérateurs de plateformes. Ils offrent aussi aux conducteurs un moyen de s'en éloigner. En 2024, trois instances de régulation existaient simultanément : les stations, l'État et, plus récemment, les opérateurs de plateformes (tableau 3).

Instance	Règles et fonctions	Limites
Station (collectif de conducteurs)	Droit d'entrée et caisse commune ; tontine ; tour de rôle ; admission des nouveaux venus ; entraide	Aucune reconnaissance municipale ; rivalités ; recours aux gendarmes en cas de conflit
Association de conducteurs (Grand Dakar)	Aide à l'obtention des papiers ; gilets numérotés ; numéro WhatsApp commun	Limitée aux stations les plus structurées
État (police, administration)	Contrôle des papiers et des engins ; amendes et confiscations ; restrictions de circulation	Prélèvements informels ; aucune donnée sur le secteur ; aucune intervention sur le marché
Opérateurs de plateformes (*Yango*, *Yassir)*	Attribution des courses ; tarifs fixés par l'application ; bonus selon le nombre de courses	Contestés : tarifs jugés insuffisants, perte d'autonomie des conducteurs
Groupes *WhatsApp*	Information sur la demande et sur les contrôles ; moyens de contourner les applications	Circulation limitée aux membres du groupe

Tableau 3 : Instances de régulation des *tiak tiak* observées à Dakar en 2024

Source : enquête de terrain, 2024

4. Discussion

4.1. La formalisation par adossement

Les résultats de 2024 montrent que les opérateurs de plateformes fixent déjà les prix et utilisent des incitations (3.3). L'enquête menée en 2026 par K. KEITA (2026, p. 1-91) montre également qu'une partie des *tiak tiak* travaille désormais avec des plateformes numériques, dont celles de l'opérateur international *Yango* et d'opérateurs sénégalais, pour le transport de personnes et la livraison. Il n'existe pas de données publiques permettant d'estimer la part des conducteurs affiliés. Pour ces conducteurs, l'application prend en charge plusieurs tâches que les stations effectuaient auparavant. Elle attribue les courses, offre de la visibilité auprès des clients, permet l'évaluation par notation et peut désactiver le compte. Les critères d'accès au métier évoluent également. Il faut maintenant un smartphone, une connexion régulière, un compte validé et savoir utiliser l'application. Les opérateurs recrutent parfois leurs conducteurs directement sur les lieux de stationnement.

Ces exigences ont fait apparaître de nouveaux intermédiaires (tableau 4). Certains « revendeurs d'accès » inscrivent et gèrent, moyennant paiement, les comptes des conducteurs qui ne maîtrisent pas bien le numérique. Des gestionnaires de flotte fournissent les motos et vérifient que les conducteurs respectent les niveaux de performance fixés par l'opérateur. Des opérateurs de paiement mobile, tels que Wave, interviennent également dans les transactions (K. KEITA, 2026, p. 1-91). La plateforme ne fait donc pas disparaître l'intermédiation. Une partie passe par l'application, mais d'autres formes d'intermédiation, commerciales et techniques, s'y ajoutent.

Acteurs et mécanismes antérieurs	Acteurs et mécanismes liés aux plateformes
Propriétaire de la moto	Gestionnaire de flotte ; agrégateur ou revendeur d'accès
Responsable de station	Interlocuteur technique de la plateforme ; algorithme d'attribution des courses
Paiement en espèces ; réseau de pairs	Opérateur de paiement mobile (Wave)
Associations de station ; syndicats	Collectifs de conducteurs et de livreurs affiliés aux plateformes
Clientèle fidèle ; réputation à la station	Système de notation algorithmique

Tableau 4 : Recomposition du système d'acteurs sous l'effet de la plateformisation

Source: K. Keita, 2026

Ces résultats valident l'hypothèse et précisent ce que signifie la formalisation par adossement. Nous l'entendons comme le fait qu'un opérateur privé, ici l'entreprise qui gère la plateforme, ne formalise qu'une partie d'une activité informelle. Il s'agit de la relation commerciale avec le client, qui compte pour le marché. Pour le reste, il s'appuie sur l'organisation collective du secteur. Les stations de *tiak tiak* servent de base. Les caisses communes, tontines et règles d'accès, vues en 2024, gèrent les risques du métier et maintiennent l'activité, sans reconnaissance officielle. L'opérateur utilise cet appui sans le nommer ni le rémunérer. Par l'application, il formalise l'identification des conducteurs, le suivi des courses, la fixation des tarifs et la notation. Il laisse aux stations, portées par l'informalité urbaine et les lieux, la gestion des pannes, des accidents, des pertes de revenus et de l'entraide, grâce à leurs caisses communes et à leurs tontines. La formalisation concerne donc l'interface marchande. L'informel continue d'assurer la reproduction de la force de travail.

Les conducteurs affiliés interrogés par K. KEITA (2026, p. 1-91) expriment des avis divergents. Ils apprécient pouvoir servir davantage de clients et trouvent l'organisation rassurante. Mais ils regrettent de ne plus fixer eux-mêmes les règles de travail, car l'opérateur les décide seul.

Au départ, je voulais travailler chez Yango pour améliorer ma vie. Tout semblait bien organisé : les paiements, les trajets, la sécurité. Mais à la fin, tu travailles pour la société. Parfois, la moto ne t'appartient même pas. (Conducteur affilié à *Yango*, Dakar, 2026, cité par K. KEITA, 2026, p. 1-91)

L'opérateur gère la relation avec le client et fixe les règles de l'échange. La moto appartient souvent à une autre personne. Le conducteur dépend encore de l'aide de la station pour faire face aux imprévus.

Cette lecture reprend la critique de la séparation entre le formel et l'informel (A. ROY, 2005, p. 147-158). L'informalité ne précède pas la plateforme ; elle en permet le fonctionnement. Sans une main-d'œuvre nombreuse, des flottes financées par des propriétaires privés et des règles d'entrée souples, les opérateurs de plateformes ne se seraient pas installés aussi vite, notamment à Dakar, où ils organisent l'échange sans posséder les motos ni prendre les risques du métier. Le cas de Dakar montre que le numérique ne transforme pas profondément le transport artisanal. Le changement porte surtout sur l'interface commerciale, bien moins sur les conditions de travail.

4.2. Une gouvernance tripartite

L'hypothèse s'applique également à la régulation du secteur, qui dépend davantage de la négociation que de l'ordre. Les recherches sur le transport artisanal en Afrique ont surtout porté sur les rapports entre l'État et les organisations professionnelles, sous forme de négociations, de cooptations ou de conflits (P. TROMPETTE et al., 2024, p. 119-140). À Dakar, les opérateurs de plateformes forment un groupe de plus. Avec leurs applications, ils gardent la main sur une ressource que l'État et les collectifs de conducteurs n'ont pas : les données sur les courses, les trajets, les itinéraires, les lieux de vie et les prix. Ils fixent les tarifs, choisissent les conducteurs ou les sanctionnent, et prennent en charge des tâches de régulation qui revenaient auparavant aux stations et, en principe, aux pouvoirs publics. L'État, face aux *tiak tiak,* passe de l'interdiction à une tolérance de fait, ce qui permet des prélèvements informels lors des contrôles, comme en 2024 (3.2).

Les décisions prises après l'enquête suivent cette orientation. L'immatriculation des deux-roues, d'abord prévue pour fin 2024, est devenue obligatoire au début de 2025. Les conducteurs ont protesté en janvier 2025 contre le délai de trois mois impartis pour appliquer la nouvelle règle (K. KEITA, 2026, p. 1-91). Un ancien responsable de la Direction des transports terrestres dit que les organisations de conducteurs freinent la mise en œuvre de ces mesures.

L'un des principaux problèmes des moto-taxis aujourd'hui est la régulation du secteur. J'ai rédigé des textes pour fixer des règles relatives à ces activités, par exemple concernant les permis de conduire et l'immatriculation des motos. Mais les syndicats bloquent sur ces points. Cela empêche, pour l'instant, d'appliquer ces mesures. (Ancien responsable de la Direction des transports terrestres, février 2026, cité par K. KEITA, 2026, p. 1-91)

L'État fixe les règles. Les groupes de conducteurs pèsent sur leur contenu et sur le moment de leur application. En 2024, des conducteurs, par l'intermédiaire de leur syndicat, ont dit vouloir changer la

réglementation. Ils ont réussi à la modifier. Ces tensions viennent aussi du fait que d'autres transporteurs reprochent aux tiak tiak une concurrence déloyale (E. DIATTA, 2024, p. 25-26).

L'État définit les règles applicables aux véhicules et aux conducteurs. Les plateformes organisent seules le marché. P. SAKHO et M. DIONGUE (2024, p. 164-176) observent la même chose concernant les politiques de modernisation des transports à Dakar. Ces politiques, qui se concentrent sur le TER et le BRT, ne prennent en compte ni le secteur informel ni les plateformes. Trois acteurs gèrent les *tiak tiak*, chacun selon ses propres règles, sans coordination réelle.

4.3. Une infrapolitique numérique aux effets contrastés

Les travaux de K. KEITA (2026, p. 1-91) montrent également que les conducteurs affiliés ne respectent pas toujours les règles des plateformes. Beaucoup s'en servent pour trouver de nouveaux clients. Ils échangent ensuite leurs numéros de téléphone pour organiser les courses suivantes sans passer par l'application, qui sert surtout à trouver des clients. Cette méthode reprend les pratiques observées sur *WhatsApp* dans les stations depuis 2024. Les conducteurs et les livreurs ont aussi mené plusieurs actions en 2025 contre les conditions de travail imposées par les opérateurs, comme le dit un conducteur affilié :

Les plateformes tirent profit de notre travail et de l'argent que nous leur rapportons. Si nous n'étions pas là, les clients n'auraient ni livraison ni transport. Nous avons choisi d'agir, en contactant les autorités et en arrêtant parfois le travail pour montrer notre force.

L'État les a longtemps ignorés. Maintenant, les conducteurs demandent aux autorités de régler leurs conflits avec les entreprises privées. Ils veulent que le marché soit organisé, pas seulement avoir le droit de circuler.

L'hypothèse se vérifie également pour les réponses des conducteurs, avec une différence. Quand ils passent par les groupes *WhatsApp plutôt que par les plateformes*, ils recourent à des formes discrètes de résistance qui évitent l'affrontement direct, comme l'explique J. C. Scott (1990, p. 183-201) dans son étude sur l'infrapolitique des groupes dominés. Ils prolongent ainsi, dans le numérique, « l'empiètement discret » qui permet aux citadins précaires de s'approprier la ville sans réclamer clairement leurs droits (A. Bayat, 1997, p. 53-72). Les mobilisations de 2025 montrent pourtant que ces pratiques peuvent devenir une revendication publique lorsque les conducteurs désignent un adversaire et un arbitre des règles du jeu.

Ces marges de manœuvre ne sont pas réparties de la même manière. Pour contourner les règles, il faut déjà disposer d'une clientèle, et tous les conducteurs ne maîtrisent pas les outils numériques de la même manière. Certains envisagent même de quitter le métier (K. KEITA, 2026, p. 1-91). Ceux qui ont une clientèle, du capital ou des compétences numériques utilisent les plateformes à leur avantage. Les nouveaux arrivants font face à davantage de contraintes. On a observé les mêmes situations chez les livreurs dans les villes du Nord, où le contrôle numérique touche des travailleurs qui n'ont pas tous les moyens d'y échapper (C. POPAN, 2024, p. 109-128). La plateformisation rend les conducteurs dépendants des opérateurs, accentue les inégalités au sein du groupe et réduit leur capacité à négocier collectivement.

Cette étude est exploratoire. On ne peut pas l'appliquer à l'ensemble du secteur et elle n'est pas représentative. Beaucoup de conducteurs étrangers, notamment des Guinéens, ont hésité à répondre. Cela a limité les données disponibles sur ce groupe, alors qu'il est nombreux dans le secteur. L'enquête de 2024 porte sur les plateformes au moment où elles commencent à se développer. L'analyse la plus détaillée repose ici sur des données secondaires. Les informations provenant des collectivités territoriales et des usagers restent rares. Sans accès aux données des opérateurs, on ne peut pas mesurer leur influence réelle dans le secteur.

5. Conclusion

La diffusion des plateformes numériques ne fait pas disparaître la gouvernance informelle des *tiak tiak* à Dakar. Elle la modifie. Les stations gardent la main sur l'accès au travail, la solidarité et la discipline entre les conducteurs. L'État encadre les véhicules et les conducteurs, mais intervient peu sur le marché. Les opérateurs de plateformes contrôlent l'accès à leur clientèle et appliquent des sanctions. Les collectifs de conducteurs protègent et soutiennent leurs membres. La *formalisation par adossement*, que nous proposons pour nommer ce processus, montre que la plateformisation des transports artisanaux africains ne consiste pas simplement à passer de l'informel au formel. C'est une combinaison où chaque acteur conserve les traits de l'informalité qui lui conviennent.

Ces résultats peuvent guider les décisions publiques. Si la régulation ne vise que les véhicules et les conducteurs, les plateformes continueront à organiser le secteur. Tenir compte des stations, associer les groupes de conducteurs à l'élaboration des règles et encadrer les plateformes permettraient une gestion des transports urbains qui reconnaît l'informel plutôt que de chercher à le supprimer. Les collectivités locales gèrent l'espace public où se trouvent les stations et peuvent y prendre part.

Ce travail ouvre plusieurs pistes de recherche. Interroger les conducteurs affiliés et accéder aux données des opérateurs permettraient de mesurer leur niveau de contrôle sur le secteur. Il serait également utile d'étudier les avis des usagers et des collectivités. Comparer avec des villes secondaires comme Kaolack, où le taxi-moto existe depuis longtemps et où les plateformes sont encore peu présentes, permettrait de voir si la formalisation par adossement ne touche que la métropole ou si elle accompagne la plateformisation du transport artisanal ailleurs.

Références bibliographiques

BAYAT Asef, 1997, « Un-civil society: The politics of the "informal people" », *Third World Quarterly*, vol. 18, n° 1, pp. 53-72.

BRUNETEAUX Patrick et LANZARINI Corinne, 1998, « Les entretiens informels », *Sociétés contemporaines*, n° 30, p. 157-180.

DIATTA Eladia, 2024, *La gouvernance de la mobilité urbaine à Dakar, le cas du transport informel des tiak tiak*, mémoire de licence en gouvernance territoriale, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, 81 p.

DIOP Babacar Guèye, 2025 : « Transport urbain, des décrets annoncés pour réglementer l'activité des VTC et des motos », *Le Soleil*, 17 mars 2025, https://lesoleil.sn/actualites/transport-urbain-des-decrets-annonces-pour-reglementer-lactivite-des-vtc-et-des-motos/, consulté le 27 octobre 2026.

GIDDENS Anthony, 1987, *La constitution de la société. Éléments de la théorie de la structuration*, Paris, Presses universitaires de France.

GWIAZDZINSKI Luc, 2021, « Rythmes urbains : face à la saturation des espaces, des temps et des imaginaires », in La beauté d'une ville. Controverses esthétiques et transition écologique à Paris, Paris, Pavillon de l'Arsenal et Wildproject, p. 353-361.

KEITA Kourfia, 2026, *Les moto-taxis à l'ère des plateformes numériques de mobilité à Dakar et Kaolack*, mémoire de master, Université Paris Cité, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Institut de Gouvernance territoriale et de Développement local, 91 p.

LOMBARD Jérôme et VALTON Catherine, 2024, « Transporter à Dakar, Quand l'itinéraire de Ndiaga Ndiaye parle de l'histoire du Sénégal », Cahiers d'études africaines, n° 253, p. 23-59.

POPAN Cosmin (2024) 'Embodied precariat and digital control in the "gig economy": The mobile labour of food delivery workers', *Journal of Urban Technology*, 31(1), pp.109-128.

RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL, 1997, « Loi n° 97-01 du 10 mars 1997 qui crée le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar », *Journal officiel de la République du Sénégal*, n° 5741 du 3 mai 1997, p. 181.

ROY Ananya, 2005, 'Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning', *Journal of the American Planning Association*, vol. 71, n°2, pp.147-158.

SAKHO Papa et DIONGUE Momar, 2024, « Quid du secteur informel dans les politiques publiques de modernisation du système de transport urbain de Dakar ? », *Flux*, n° 135-136, p. 164-176.

SCOTT James Campbell, 1990, *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts*, New Haven, Yale University Press.

SITRASS et CUREM, 2015 : Enquête *ménages sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar (EMTASUD), projet de rapport définitif*, Dakar, CETUD, https://cetud.sn/wp-content/uploads/2026/03/9-CETUD-EMTASUD_RAPPORT-VF.pdf, consulté le 31 octobre 2026.

TROMPETTE Pascale, SEFERIADIS Anastasia-Alithia et GUEYE Cina, 2024, « Une gare au cœur des marchés populaires à Dakar : conflits et compromis dans la fabrique d'une ville durable », *Flux*, n° 135-136, p. 119-140.